



Politische Gemeinde
Eglisau

Eglisau, 27. Februar 2023
Unser Zeichen: lm
Reg.-Nr. 06.04.01

Kanton Zürich
Tiefbauamt
Projektieren und Realisieren
Walcheplatz 2
8090 Zürich

Projekt «Gemeinde Eglisau, Zürcher- und Schaffhauserstrasse, Umgestaltung Ortsdurchfahrt Eglisau» - Stellungnahme des Gemeinderats Eglisau

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit, uns zum Projekt «Gemeinde Eglisau, Zürcher und Schaffhauserstrasse, Umgestaltung Ortsdurchfahrt Eglisau» (nachfolgend Umgestaltung Ortsdurchfahrt) äussern zu können. Wir begrüssen, dass die Vertreter der Gemeinde Eglisau in den Planungsprozess einbezogen werden, mit dem Ziel, eine für den Kanton und die Bevölkerung gleichermaßen befriedigende Lösung zu erreichen.

Ausgangslage und allgemeine Einschätzung

Projektverzögerung muss mit Ausbau Hardwald koordiniert sein

Der Gemeinderat konnte sich in der Vergangenheit bereits mehrere Male zum Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK), unter Federführung des Amtes für Mobilität (ehemals Amt für Verkehr) des Kantons Zürich, äussern. So wurde der Gemeinderat Eglisau und die Eglisauer Bevölkerung bereits 2014 ein erstes Mal umfassend über das Vorhaben informiert. Damals ging man von einem Bauende 2022/23 aus. Bedauernswerterweise hat sich die Projektumsetzung stark verzögert. In der Zwischenzeit hat die Zuständigkeit zum Tiefbauamt des Kantons Zürich gewechselt, welches die Projektierung konkretisiert hat. Das Tiefbauamt hat die zahlreichen Bauvorhaben im Raum Bülach und Rafzerfeld in einer vertieften Projektkoordination aufeinander abgestimmt, was uns immer ein grosses Anliegen war. Gleichwohl möchten wir nochmals daran erinnern, dass die Umgestaltung Ortsdurchfahrt terminlich unbedingt so voranzutreiben ist, dass mit den Bauarbeiten direkt im Anschluss an den Ausbau Hardwald begonnen werden kann.

Umgestaltung Ortsdurchfahrt ist eine kantonale Baustelle

Wir möchten zudem nochmals betonen, dass es sich bei der Umgestaltung Ortsdurchfahrt um eine dringend anstehende Sanierung der Staatsstrasse inklusive Strassenbrücke handelt. Der Kanton nutzt zudem die Strassensanierung, um bestehende Mängel bei der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses zu beheben und die Emissionen zu verringern. Auch wenn gleichzeitig die alten sanierungsbedürftigen kommunalen Werkleitungen im betroffenen Strassenabschnitt von der Gemeinde ersetzt werden, ist die Umgestaltung Ortsdurchfahrt ein kantonales Projekt, das auf Initiative des Kantons eingeleitet wurde. Der Kanton als Strasseneigentümer trägt die Projektverantwortung und legt die Prozessschritte fest. Es ist Aufgabe des Kantons sicherzustellen, dass die betroffenen Anspruchsgruppen angemessen involviert sind.

Umfahrung Eglisau muss mit Nachdruck vorangetrieben werden

Es ist nicht davon auszugehen, dass sich nach der Umgestaltung Ortsdurchfahrt das Verkehrsaufkommen durch Eglisau merklich reduzieren wird. Die Strassenbrücke bleibt eine der wenigen Querungsmöglichkeiten über den Rhein und die zentrale Nord-Süd-Verbindung in der Umgebung. Die Belastung der Eglisauer Bevölkerung wird sich zwar durch die Verstetigung des Verkehrsflusses innerorts und den tieferen Lärm- und Schadstoffemissionen verbessern, das Hauptproblem der sehr hohen Fahrtenzahl durch die Ortschaft Eglisau bleibt aber bestehen. Die Verbindung ist für die Rafzerfelder Bevölkerung und für das Gewerbe von grundlegender Bedeutung. Aus diesem Grund kann die Umgestaltung Ortsdurchfahrt nicht als Ersatzmassnahme für eine Umfahrung Eglisau gesehen werden. Der Gemeinderat fordert und unterstreicht die Wichtigkeit, dass das Tiefbauamt des Kantons Zürich das Projekt Umfahrung Eglisau parallel zum Projekt Umgestaltung Ortsdurchfahrt mit Nachdruck verfolgt und vorantreibt.

Projekte Ortsdurchfahrt und Umfahrung müssen aufeinander abgestimmt sein

Die Umgestaltung Ortsdurchfahrt trägt dem Projekt Umfahrung bisher keine Rechnung. Aus den Projektunterlagen der Umgestaltung Ortsdurchfahrt ist nicht ersichtlich, ob und wie die Ortsdurchfahrt mit den Anschlusslinien der geplanten Umfahrung kompatibel sind. Die Ortsdurchfahrt muss so geplant werden, dass ein Anschluss an die Umfahrung zu einem späteren Zeitpunkt ohne grössere bauliche Anpassungen möglich ist, respektive, dass jetzige Anpassungen an der Ortsdurchfahrt nicht wieder rückgängig gemacht werden müssen.

Die negativen Auswirkungen der Baustelle müssen möglichst geringgehalten werden

Die zeitliche Diskrepanz zwischen den Projekten Ortsdurchfahrt und Umfahrung lässt es leider nicht zu, mit den Sanierungsarbeiten bis zur Fertigstellung der Umfahrung zuzuwarten. Die Bauzeit wird für die Bewohnerinnen und Bewohner des Rafzerfelds, die Grenzgänger aus dem süddeutschen Raum, die Pendler aus Schaffhausen sowie das Gewerbe eine grosse Herausforderung. Darum ist bei der Planung grosses Gewicht darauf zu legen, dass die Bauzeit so kurz wie möglich und die Kapazität des Verkehrsdurchflusses so gross wie möglich gehalten werden kann. Zudem erwarten wir, dass der Kanton Bestrebungen unternimmt, um eine Verlagerung auf andere Mobilitätsformen zu fördern und gegebenenfalls finanzielle Mittel dazu zur Verfügung stellt.

LSA gesteuerte Pakete soll mit Simulation aufgezeigt werden

Die Baudirektion hat im Juli 2022 die neuen Standards für Staatstrassen festgesetzt. Sie legen einheitliche Grundsätze für den Bau, die Gestaltung und die Materialisierung von Staatsstrassen sowie die Prinzipien zur Teilung der Kosten fest. Der Gemeinderat nimmt zustimmend zur Kenntnis, dass das Vorprojekt Umgestaltung Ortsdurchfahrt die Grundsätze der neuen Standards erfüllt. Mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Eglisau aus dem Jahr 2017 besteht eine planerische Vorstudie. Die darin entwickelten Lösungsansätze wurden mit dem Vorprojekt nun weiter konkretisiert. Wesentlicher Bestandteil des BGK, um die Verkehrsabläufe zu optimieren, ist das Bilden von «Paketen». Dabei entstehen im Verkehrsfluss immer wieder Lücken zwischen den «Paketen», die das Queren sowie das Ein- und Ausbiegen erleichtern. Die Pakete werden in den jeweilig Einfahrtsbereichen mit LSA gebildet. Die Machbarkeit des Konzepts wurde damals mit Verkehrssimulationen aufgezeigt. Der Gemeinderat wünscht, dass das Tiefbauamt mit einer aktualisierten Simulation aufzeigt, dass das Paket-Konzept auch mit den zwischenzeitlichen Anpassungen am Projekt weiterhin funktioniert.

Konkrete Anliegen

Im Nachfolgenden gehen wir auf die einzelnen Abschnitte genauer ein. Wir beziehen uns dabei auf die einzelnen Pläne gemäss Projektmappe.

1. Anregung / Einwendung	<i>(Zu Planausschnitt 4)</i> Zwischen dem Knoten Zürcherstrasse/Tössriederenstrasse und der Ortseinfahrt Eglisau ist eine Temporeduktion auf 60km/h nochmals zu prüfen.
-----------------------------	--

Begründung	Wie das Verkehrsgutachten der Firma Preisig vom 2. Dezember 2022 festhält, «häufen sich die Unfälle an der betrachteten Einmündung.» (S. 11). Bei der südlichen Ortseinfahrt ist mit der Umgestaltung eine LSA geplant, um den Verkehr zu dosieren. Es ist davon auszugehen, dass sich mit der LSA in den Hauptverkehrszeiten die Fahrzeuge bis zum besagten Knoten zurückstauen. Durch die stehenden Fahrzeuge ist die Sichtweite von der Tössriederenstrasse auf die ortsauswärts kommenden Fahrzeuge nicht gegeben. Mit einer durchgehenden Temporeduktion zwischen dem Knoten und dem Ortseingang senkt sich die erforderliche Sichtweite von 110-140m auf 70-90m, was die Verkehrssicherheit zum Links-Einbiegen von der Tössriederenstrasse auf die Zürcherstrasse markant erhöhen würde. Aus diesen Gründen teilt der Gemeinderat die Einschätzung des Verkehrsgutachten nicht, dass «die Sichtweiten bei der Einmündung der Tössriederenstrasse in die Zürcherstrasse eingehalten werden können.» (S. 13 und S. 17).
2. Anregung / Einwendung	<i>(Zu Planausschnitt 4)</i> Auf den Radweg westlich entlang der Zürcherstrasse zwischen der Einmündung vis. Roggenfarstrasse und dem Knoten Zürcherstrasse/Tössriederenstrasse ist zu verzichten (vgl. Anregung / Einwendung 3).
Begründung	Für den Velopendlerverkehr zwischen Eglisau und Glattfelden gibt es zwei alternative Strecken. Vom Kreisel Chrüzstrass besteht bereits ein Radweg über die Alte Landstrasse Richtung Eglisau. Offiziell endet er an der Kreuzung Alte Landstrasse / Tössriederenstrasse. In der Praxis verkehren die Radfahrenden bereits heute weiter über die Alte Landstrasse bis ins Eglisauer Siedlungsgebiet. Aus diesem Grund soll die Alte Landstrasse als Radweg-Verbindung dienen. Die geplante Veloquerung beim Knoten Zürcherstrasse / Tössriederenstrasse erachten wir als zweckdienlich, damit die Radfahrenden sicher auf den Radweg auf der Lärchhofstrasse wechseln können. Damit ist sowohl die Verbindung Richtung Bülach als auch Richtung Glattfelden sichergestellt. Als zweite Alternativverbindung kann auch der bestehende Wanderweg westlich der Bahnlinie auf der Glattfelderstrasse für den Veloverkehr genutzt werden. Auf den neuen Radweg westlich entlang der Zürcherstrasse kann somit verzichtet werden. Dadurch kommt es nicht zu einem unnötigen Verschleiss von Fruchtfolgefleichen, Baukosten können eingespart werden.
3. Anregung / Einwendung	<i>(Zu Planausschnitt 6)</i> Der geplante Radweg westlich der Zürcherstrasse ist ab der Einmündung vis. Roggenfarstrasse nicht weiterzuführen (vgl. Anregung / Einwendung 2).

Begründung	Eine Weiterführung des Radwegs ist nicht verhältnismässig, weil ausserorts ein alternativer Radweg besteht und ein unnötiger Verbrauch von Fruchtfolgeflächen vermieden werden kann. Eine Erschliessung mit dem Fussweg bis zur Fussgängerquerung Höhe Sandgruebstrasse ist sinnvoll, damit westlich der Zürcherstrasse alle bebaubaren Grundstücke erschlossen sind.
4. Anregung / Einwendung	<i>(Zu Planausschnitt 7)</i> Die Fussgänger- und Radquerung beim Knoten Zürcherstrasse / Roggenfarstrasse ist vor den Haltestreifen der nördlichen LSA zu verlegen.
Begründung	Die Fussgänger- und Radquerung beim Knoten Zürcherstrasse / Roggenfarstrasse dient insbesondere Passanten, die von der Bahnstrasse in die Roggenfarstrasse queren wollen. Die geplante Fussgänger- und Radquerung ist zu weit südlich und stellt einen unnötigen Umweg dar. Stattdessen kann der Haltestreifen der nördlichen LSA zurückversetzt und die Fussgänger- und Radquerung vor der LSA herübergeführt werden. Auf die Veloquerung bei der Einmündung Bahnstrasse kann dafür verzichtet werden. Die Radfahrenden können ebenfalls bei der LSA queren, was wegen der LSA ohnehin sicherer ist.
5. Anregung / Einwendung	<i>(Zu Planausschnitt 7)</i> Die Tempo-30-Zone soll ortsauswärts bis zur LSA beim Knoten Zürcherstrasse / Roggenfarstrasse verlängert werden.
Begründung	Es ist vorgesehen, dass ortsauswärts vor der Einmündung Bahnstrasse / Zürcherstrasse auf Tempo 50 beschleunigt werden kann. Die Tempobeschleunigung erschwert den Einlenkern von der Bahnstrasse die Distanzen abzuschätzen. Zudem folgt ca. 70m weiter eine LSA, bei welcher in einer Rotphase wieder abgebremst werden muss. Diese vermeidbaren Brems- und Beschleunigungsmanöver führen zu unnötigen Lärm- und Schadstoffemissionen.
6. Anregung / Einwendung	<i>(Zu Planausschnitt 8)</i> Auf den Radweg entlang der Zürcherstrasse zwischen Einmündung Alte Landstrasse und Roggenfarstrasse kann verzichtet werden.
Begründung	Die Radstrecke kann über die Alte Landstrasse geführt werden. Der geplante Radweg entlang der Zürcherstrasse führt direkt vor der Einfahrt des Grundstücks 1776 / Zürcherstrasse durch. Aufgrund des Gefälles kommen Radfahrende von Süden mit erhöhter Geschwindigkeit. Erschwerend kommt hinzu, dass die vorgeschlagenen Ersatz-Parkplätze die Sichtweiten einschränken können. Diese gefährliche Situation würde entfallen.
7. Anregung / Einwendung	<i>(Zu Planausschnitt 8)</i> Die Lage der Einfahrten bei den Liegenschaften Zürcherstrasse 10 und 10a sind zu korrigieren.

Begründung	Die Lagen der Einfahrten bei den Liegenschaften Zürcherstrasse 10 und 10a sind nicht korrekt (vgl. BWV Nr. 20-1668)
8. Anregung / Einwendung	<i>(Zu Planausschnitt 8)</i> Der bestehende Fussgängerweg auf der Alten Landstrasse bei der Einmündung Zürcherstrasse ist zu belassen.
Begründung	Der bestehende Fussgängerweg auf der Alten Landstrasse wird hauptsächlich von Passanten, die von der Rheinbrücke her kommen, genutzt (insbesondere auch Schulkinder). Diese Verbindung ist einer Anknüpfung an die geplante Fussgängerquerung über die Zürcherstrasse vorzuziehen. Eine Verlegung des bestehenden Fussgängerwegs auf der Alten Landstrasse auf die andere Strassenseite ist darum nicht zweckmässig.
9. Anregung / Einwendung	<i>(Zu Planausschnitt 8)</i> Auf Velomarkierungen auf der Haldenstrasse ist zu verzichten.
Begründung	Der Haldenweg hat wegen seiner Neigung für die Radverbindung eine untergeordnete Bedeutung. Auf zusätzliche Velomarkierungen kann deshalb verzichtet werden.
10. Anregung / Einwendung	<i>(Zu Planausschnitt 9)</i> In der Kurve Zürcherstrasse vor dem Grundstück 1873 ist eine Leitplanke zu prüfen.
Begründung	Es ist geplant, dass die bestehende Mauer in der Kurve Zürcherstrasse vor dem Grundstück 1873 zurückgebaut wird. Die Mauer sichert eine Trennung zwischen Fahrbahn und Fuss-/Radweg. Da der Fuss-/Radweg von vielen Schulkindern genutzt wird, soll als Ersatz für die Mauer die Installation einer Leitplanke geprüft werden.
11. Anregung / Einwendung	<i>(Zu Planausschnitt 11)</i> Der Tempo 30-Abschnitt ist auf der Schaffhauserstrasse bis mindestens bis zum Grundstück Kat.-Nr. 3285 zu verlängern.

Begründung	Die geplante Tempo 30-Zone endet in einem Anstieg. Die Lärmemissionen beschleunigender Fahrzeuge, insbesondere LKW, verstärken sich dadurch noch mehr. Für die Anwohnenden nimmt die Lärmproblematik nochmals zu. Das Gutachten Lärmsanierung Staatstrassen der FALS (Akustisches Projekt vom 5. Dezember 2022) kommt zum Schluss, dass auch mit einer 3.8m hohen Lärmschutzwand bei den Liegenschaften Eigenstrasse 20-30 die Immissionsgrenzwerte weiterhin überschritten sind (S. 17). Zudem bringt Tempo 30 bei der Einmündung und dem Fussgängerstreifen Stampfstrasse mehr Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden. Aus Lärm- und Sicherheitsgründen ist die Tempo 30-Zone deshalb zu erweitern.
12. Anregung / Einwendung	(Zu Planausschnitt 12) Auf die südliche Fussgängerquerung bei der Einmündung Stampfstrasse / Schaffhauserstrasse ist zu verzichten.
Begründung	Bei der Einmündung Stampfstrasse / Schaffhauserstrasse sind in kurzer Distanz zwei Fussgängerquerungen vorgesehen. Weil Fussgängerquerungen die Paketbildungen der Fahrzeuge stören, sollten sie möglichst geringgehalten werden. Die südliche Fussgängerquerung kann deshalb weggelassen werden. Die Fussgängerverbindung Richtung Städtli ist durch die Querung bei der LSA-Viehmarkt sichergestellt.

Im Weiteren folgen Anregungen / Einwendungen genereller Natur, die sich nicht auf einzelne Streckenabschnitte beziehen.

13. Anregung / Einwendung	Es ist im Vorprojekt aufzuzeigen, inwiefern die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt mit den Anschlussbauwerken der projektierten Umfahrung kompatibel sind.
Begründung	Die Umgestaltung Ortsdurchfahrt trägt dem Projekt Umfahrung bisher keine Rechnung. Aus den Projektunterlagen der Umgestaltung Ortsdurchfahrt ist nicht ersichtlich, ob und wie die Ortsdurchfahrt mit den Anschlusslinien der geplanten Umfahrung kompatibel sind (vgl. Abschnitt «Ausgangslage und allgemeine Einschätzung»).
14. Anregung Einwendung	Die Machbarkeit des Paket-Konzepts aus dem BGK Eglisau ist mit einer neuen Verkehrs-Simulation aufzuzeigen.
Begründung	Das Paket-Konzept ist ein wesentlicher Bestandteil, damit der Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit verbessert werden können. Durch die Konkretisierung des Projekts haben sich gewisse Rahmenbedingungen gegenüber dem BGK aus dem Jahr 2017 geändert. Es ist aufzuzeigen, dass das Paket-Konzept auch mit den geänderten Bedingungen funktioniert (vgl. Abschnitt «Ausgangslage und allgemeine Einschätzung»).

15. Anregung / Einwendung	Bei einer Umleitung während der Bauzeit über die Bahnhofstrasse / Rheinsfelderstrasse / Bahnstrasse sind entlang dieser Route Massnahmen für die Fussgängersicherheit zu ergreifen.
Begründung	Die Bahnhofstrasse ist eine wichtige Fussgängerverbindung. Bei der Kreuzung Mettlenstrasse / Rheinsfelderstrasse liegt ein Kindergarten. Während der Umleitung sind vom Kanton Massnahmen zu ergreifen, damit die Sicherheit der Kinder und der Passanten gewährleistet ist. Die Dauer der Umleitung soll über die Sommerferien gelegt werden.
16. Anregung / Einwendung	Passiermöglichkeiten für die Blaulichtorganisationen sind zu berücksichtigen.
Begründung	Für die Blaulichtorganisationen bestehen abseits der Ortsdurchfahrt kaum Ausweichrouten. In der Konkretisierung des Projekts ist daher unbedingt sicherzustellen, dass für die Blaulichtorganisationen Passiermöglichkeiten bestehen. Dies gilt sowohl für die Bauphase als auch für den Endzustand. Aus diesen Überlegungen ist auch auf eine feste Abtrennung des Radstreifens und der Fahrbahn auf der Brücke zu verzichten.
17. Anregung / Einwendung	Die Anforderungen des Winterdiensts sind zu berücksichtigen.
Begründung	Die Ortsdurchfahrt wird wegen seiner Wichtigkeit vom Winterdienst prioritär behandelt. In der Konkretisierung des Projekts ist daher unbedingt sicherzustellen, dass die Anforderungen des Winterdiensts berücksichtigt sind.
18. Anregung / Einwendung	Die Fahrbahnbreite ist wenn immer möglich über der Mindestnorm von 6.30 m zu halten.
Begründung	Die Ortsdurchfahrt wird für den Schwerverkehr und von landwirtschaftlichen Fahrzeugen genutzt. Eine Fahrbahnbreite von 6.30 m ist sehr eng. Eine breitere Fahrbahn erleichtert zudem den Einsatz der Blaulichtorganisationen.
19. Anregung / Einwendung	Die Zufahrt in die Lochmühlestrasse ist während der Bauphase in den Sommermonaten soweit möglich nicht einzuschränken.
Begründung	Die Lochmühlestrasse wird insbesondere in den Sommermonaten von den Wassersportlern auf dem Rhein rege benutzt. Es ist daher während der Bauphase darauf zu achten, dass die Zufahrt zur Lochmühlestrasse möglichst nicht während den Sommermonaten eingeschränkt ist.

20. Anregung / Einwendung	Die Behörden der Nachbargemeinden sowie der von der Bauumleitung betroffenen Gemeinden sind vom Kanton zu einer gemeinsamen Aussprache einzuladen.
Begründung	Die Bauzeit wird für die Bewohnerinnen und Bewohner, die Arbeitspendler sowie das Gewerbe eine grosse Herausforderung. Darum ist bei der Planung grosses Gewicht darauf zu legen, die negativen Auswirkungen der Bauzeit so gering wie möglich zu halten. Um eine Bestlösung zu finden, soll der Kanton den Austausch mit den Gemeindebehörden suchen.

Kostenteiler

Das Dokument «Kostenteiler Staatsstrasse» (KTS) der Baudirektion vom 25. August 2022 soll eine einheitliche Auslegung sowie eine rechtsgleiche Behandlung gleicher Sachverhalte sicherstellen und möglichst einfach und nachvollziehbar sein. Er regelt, wie die Kosten eines Projekts unter den Beteiligten aufgeteilt werden. Der KTS orientiert sich an den Prinzipien des kantonalen Strassengesetzes. Im vorliegenden Fall basiert der Kostenteiler auf dem Territorialprinzip und somit den bestehenden Eigentumsverhältnissen. Das heisst, der jeweilige Grundeigentümer trägt die Kosten. Es wird somit als gemeinsames Projekt mit mehreren Mitverursachern ausgelegt. Zusatzwünsche folgen dem Bestellerprinzip.

Der vorliegende Kostenteiler für die Umgestaltung Ortsdurchfahrt folgt den Prinzipien des KTS, indem die Gemeinde für die Bauarbeiten auf den Gemeindestrassen und der Kanton für die Bauarbeiten auf der Kantonsstrasse aufkommt. Die von der Gemeinde bestellten Spezialbauwerke wie Werkleitungen gehen gemäss dem Bestellerprinzip zulasten der Gemeinde.

Die Bruttokosten für die Bauarbeiten sind prozentual zu den berechneten Strassenflächen zwischen Kanton und Gemeinde aufgeteilt. Da auf der Kantonsstrasse grössere Eingriffe nötig sind als auf den Gemeindestrassen, ist davon auszugehen, dass die baulichen Massnahmen auf der Kantonsstrasse pro m² Strassenfläche teurer ausfallen. Im KTS heisst es, dass der Kostenteiler je nach Projektveränderung nach jeder Planungsphase angepasst werden kann und dass die Abrechnung mit Abschluss des Projekts gemäss den effektiven Kosten auf der Basis des finalen Kostenteilers erfolgt. Wir gehen davon aus, dass der vorliegende Kostenteiler dem aktuellen Planungsstand entspricht und im weiteren Projektverlauf an die effektiven Baukosten pro Strasseneigentümer angepasst wird.

21. Anregung / Einwendung	<i>(Kostenteiler)</i> Der Kostenteiler ist im weiteren Projektverlauf pro Strasseneigentümer den effektiven Baukosten anzupassen.
Begründung	Der jetzige Kostenteiler teilt die Bruttokosten der Bauarbeiten prozentual zu den Strassenflächen pro Strasseneigentümer auf. Dies entspricht nicht den effektiven Kosten gemäss Verursacherprinzip.

Abschliessende Bemerkungen

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Mitwirkung und die Berücksichtigung unserer Anliegen. Wir erwarten, dass Sie uns auch im weiteren Planungsprozess eng einbeziehen, damit für alle Beteiligten eine Bestlösung gefunden werden kann. Unsere Anträge und Einwendungen führen wir Ihnen gerne an einem Gespräch näher aus. Wir ersuchen Sie zudem, die betroffenen Gemeindebehörden zu einer gemeinsamen Aussprache einzuladen, damit eine für alle tragbare Lösung gefunden werden kann.

Freundliche Grüsse
Gemeinderat Eglisau

Roland Ruckstuhl
Gemeindepräsident

Lucas Müller
Gemeindeschreiber